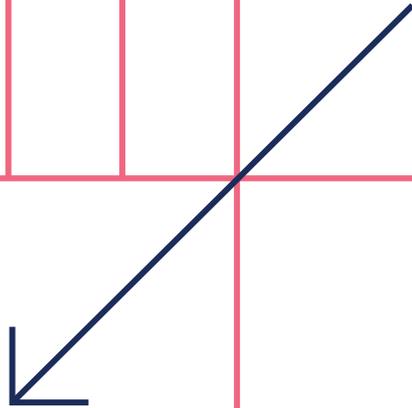


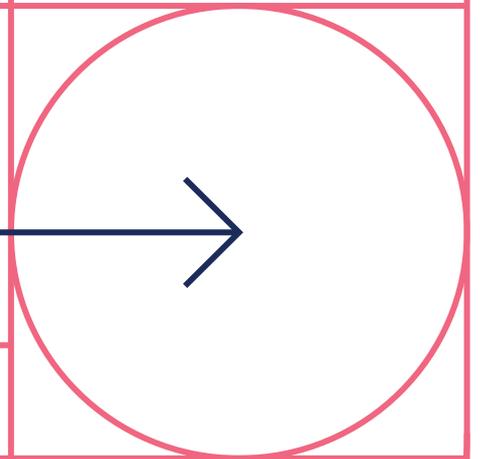
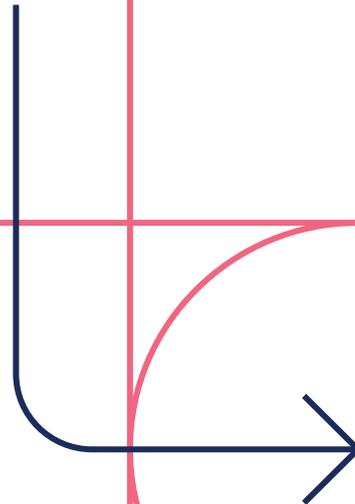
ITINERARIOS SIMBIÓTICOS

CCCB Centre de Cultura Contemporània de Barcelona

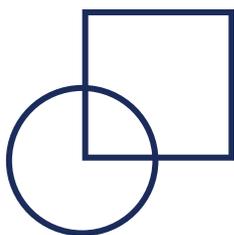


RUTA OPACA

PLATAFORMAS ALIMENTARIAS,
INFRAESTRUCTURAS DE DISTRIBUCIÓN,
CONSUMO Y CIRCULACIÓN DE DATOS

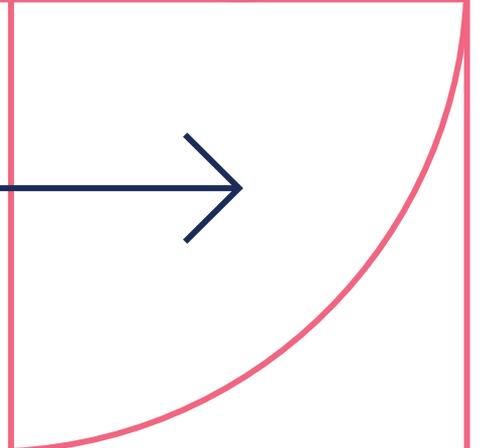


Itinerario #04 — Martes 28 de septiembre de 2021



A cargo de:
Gerard Ortín Castellví
*Artista, cineasta
e investigador*

En colaboración con:
Guillem Serrahima Solà
Investigador y editor

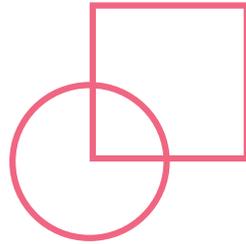


ITINERARIOS SIMBIÓTICOS

ITINERARIOS SIMBIÓTICOS es un ciclo de seis paseos por diferentes ecosistemas, urbanos y no urbanos, de la mano de artistas, científicos y pensadores.

El programa invita a participar en una serie de rutas por la ciudad de Barcelona y por otros enclaves del territorio catalán, basadas en la identificación y la observación de una forma de vida, una relación entre especies o un ecosistema en conflicto. Cada uno de los itinerarios tiene como hilo conductor una narración colaborativa e interdisciplinaria elaborada, conjuntamente, por una persona del ámbito artístico y otra de otra disciplina, práctica o área de conocimiento. Estos relatos ofrecen nuevas cosmovisiones, otras maneras de interpretar nuestra existencia y el mundo, donde las delimitaciones que comúnmente establecemos entre disciplinas, entre cultura y naturaleza, entre lo humano y el resto, quedan totalmente desdibujadas. Relatos en los cuales la ciencia, el arte y otros saberes, interactúan y se contaminan y ofrecen una mirada múltiple y compleja sobre los entornos en los que vivimos y sus problemáticas.

ITINERARIOS SIMBIÓTICOS es una propuesta del departamento de Mediación del CCCB desarrollada en el marco de la exposición «Ciencia Fricción».



¿Qué puedes encontrar en este documento?

- Una imagen gráfica del recorrido del itinerario.
- Un texto elaborado por sus autores, articulado en torno a cada una de las localizaciones que lo conforman.
- Enlaces a las geolocalizaciones.
- Enlaces a material que expande el paseo en el entorno virtual.

¿Cómo utilizarlo?

- Para hacer uso del documento, puedes descargarlo en formato pdf o imprimirlo.
- Para acceder al contenido de los códigos QR:
 - si estás utilizando el documento en formato impreso, escanea los códigos QR con tu teléfono móvil.
 - si estás utilizando el documento en formato pdf, haz clic sobre los códigos QR.

#04

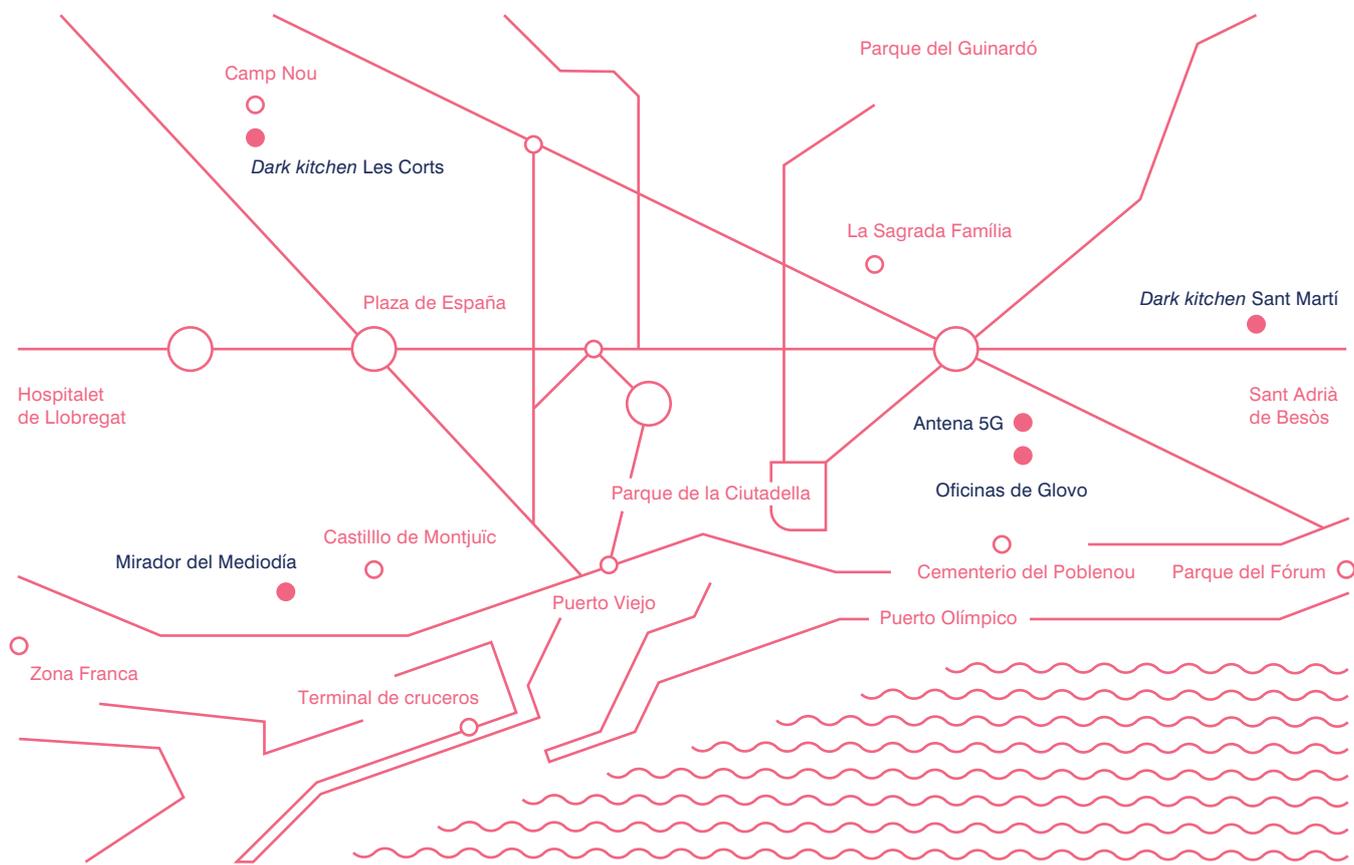
RUTA OPACA

Ruta opaca propone un itinerario por las infraestructuras materiales y digitales que permiten la economía opaca de la distribución de alimentos a domicilio. Con el confinamiento hemos sido testigos de la profusión de plataformas online de reparto a domicilio, de *riders* cruzando la ciudad y de espacios compartidos de elaboración alimentaria, las denominadas *dark kitchens*. La ruta nos permitirá hacer inteligible la opacidad de los actuales regímenes alimentarios y de sus sistemas de producción, distribución y consumo, así como discutir sobre las relaciones entre circulación de datos, precarización laboral y manipulación alimentaria en la ciudad de Barcelona.

Los cinco puntos de la ruta resaltan las cadenas de interdependencia urbana en el desarrollo del capitalismo de plataformas alimentarias y buscan generar un marco crítico para analizar las transformaciones derivadas de la instrumentalización de datos en el espacio urbano.

1. Localización virtual
2. Antena 5G
3. *Dark kitchens*
4. Oficinas de Glovo
5. Puerto de Barcelona

RUTA
OPACA



Barcelona

RUTA
OPACA

LOCALIZACIÓN VIRTUAL

En un entorno altamente tecnoconectado, todo empieza y acaba con un clic o un tap en el dispositivo digital [1]. El clic/tap se ha convertido en el catalizador háptico y sonoro de la reestructuración de la actividad humana en numerosos ámbitos [2]. Comprar, viajar, trabajar, el sexo, desplazarse y desde hace algunos años también el consumo de comida a domicilio han entrado en esta lista cada vez mayor. Un simple clic/tap y en un tiempo estimado por geolocalización tienes comida global estés donde estés: sushi, enchiladas, empanadas, pizza, curri, etc. En apariencia, las principales plataformas de comida a domicilio, como por ejemplo Glovo, Uber Eats, Deliveroo y Just Eat, actúan como reservorios de cartas de restaurantes que desean expandirse al terreno de la distribución a domicilio; en realidad, las interfaces de las plataformas actúan como procesadores de información.

Si las imágenes de comida que aparecen en las interfaces movilizan el deseo alimentario, el clic/tap es un operador que activa una reticularización de flujos de información que implican un gran número de actividades y procesos de producción, distribución y valoración. Es a la vez el gesto más fragmentado y el que mejor permite el desarrollo inteligente de la algoritmización del comercio. Los datos del usuario — sus preferencias, su localización, edad, etc.— son otra mercancía de esta economía proliferante dirigida por la clase vectorialista [3], empresas cuyo objeto no es producir bienes o medios de producción, sino producir y distribuir flujos de información. Comida preparada y datos cruzan continuamente la ciudad, de un extremo a otro, estableciendo patrones de consumo alimentario y economía de datos.



CÓMO LLEGAR



NOTAS

- 1 El clic hace referencia al gesto de interacción humano-máquina con un mouse o teclado, mientras que el tap se hace con los dispositivos dotados de pantallas táctiles como el smartphone, la tablet o el e-book, entre otros.
- 2 Podemos considerar el clic/tap un personaje conceptual de nuestros tiempos en proceso de digitalización. Antonio Casilli, *En attendant les robots. Enquête sur le travail du clic*, París, Seuil, 2019.
- 3 McKenzie Wark, *Hacker Manifesto*, Cambridge, Harvard University Press, 2004.

RUTA
OPACA



CÓMO LLEGAR



AUDIO



ANTENA 5G

La información contenida en el clic es capturada por la antena 5G más próxima al dispositivo digital. En Barcelona hay millares de antenas distribuidas por las azoteas de toda la ciudad que hacen de transmisores de los flujos de información. Ubicuas, son la infraestructura base de las actuales infoesferas en que vivimos: allí donde imágenes, sonidos y textos se convierten en frecuencias hercianas y circulan. A diferencia de las antenas 3G o 4G, las 5G son más eficientes a la hora de establecer los dispositivos conectados que envían información, pero también han quintuplicado la cantidad de frecuencias que emiten. Hemos pasado de 700 megahercios a 3,5 gigahercios como mínimo, un incremento cuyo impacto sobre las ecologías mentales de los habitantes de la ciudad y sobre el medio ambiente aún se desconoce.



Antena 5G en Poblenou / Guillem Serrahima Solà

El espectro electromagnético se ha intensificado, así como el círculo retroactivo de más velocidad/potencia más conectividad más consumo más circulación propio de la cultura del tecnocapitalismo. Tal y como indica la paradoja de Jevons, un aumento de la eficiencia tecnológica en el uso de un recurso jamás ha ocasionado una disminución del consumo de dicho recurso sino, muy al contrario, un aumento proporcional del mismo [4].

La antena escogida para la ruta se sitúa en una farola de la supermanzana del Poblenou, que se ha convertido en el espacio-prueba de implementación del proyecto de «smartización» denominado 5GCity del Ayuntamiento de Barcelona con la colaboración de la Fundación Mobile World Capital [5]. Si habitualmente las antenas son ubicadas en las azoteas y en las partes más altas de los edificios para dominar la ciudad, como antiguamente hacían los campanarios de las iglesias y las torres de vigilancia, con la smartización las antenas se convierten en nodos multifuncionales situados en el mobiliario urbano, por ejemplo en farolas y marquesinas de paradas de autobús. No solo permiten la circulación de datos de nuestros dispositivos, sino que también son sensores que permiten capturar y «datificar» el movimiento urbano.



NOTAS

- 4 «Jevons Paradox» en Wikipedia:
https://en.wikipedia.org/wiki/Jevons_paradox [consulta: 1 de septiembre de 2021].
- 5 Proyecto 5GCity del Ayuntamiento de Barcelona
<https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/noticia/tecnologia-5g-al-servei-de-la-ciutadania>

RUTA
OPACA

**DARK KITCHENS:
CARPINTERÍA EN SANT MARTÍ /
CHIMENEA EN LES CORTS**

Sin mesas ni clientes, a menudo se instalan en antiguas naves industriales, bajos, sótanos o incluso en contenedores de mercancías [6]. Situadas en lugares estratégicos de la ciudad, operan como *proxies*, como satélites de restaurantes que alquilan sus fogones mensualmente. Algunos de estos restaurantes solo existen en el entorno virtual, mientras que otros se convierten en «marcas blancas» de las aplicaciones. Constituyen el *backstage* de las plataformas de comida a domicilio, lo cual reconfigura y altera abruptamente tanto el sector de la restauración como el tejido urbano, los barrios y las ciudades donde se despliegan.



CÓMO LLEGAR



Dark kitchen Sant Martí



Dark kitchen Les Corts

Imagina abrir un día el balcón de tu casa o la ventana y encontrarte una macro chimenea conectada a más de 20 extractores de otras 20 cocinas industriales diferentes, operativas día y noche, para servir comidas a domicilio. Imagina, además salir de casa y encontrarte cientos de motocicletas esperando poder servir esa comida por toda la ciudad. Es lo que se conoce como «cocina fantasma» y entre mi edificio y el edificio de al lado de casa, están planeando construir la segunda macro cocina más grande de toda Barcelona. Pero vamos a impedirlo [7].

El 28 de febrero, un camión grúa llegaba a la calle Puigcerdà, en el barrio de Sant Martí, para descargar materiales e iniciar así el proceso de construcción de un nuevo recinto de cocinas fantasma dentro de la nave de una antigua carpintería. Al verlo, las vecinas organizaron un piquete improvisado que consiguió detenerlo. La misma situación se repitió hasta en tres ocasiones, hasta



AUDIO



impulsar la movilización vecinal en torno a la plataforma Vecinos Afectados por las Cocinas Fantasma, cuya actividad se intensificó a lo largo de los dos meses siguientes [8].

En la otra punta de la ciudad, en el barrio de Les Corts, detrás del acceso 19 del Camp Nou, 40 *dark kitchens* ocupan el espacio de un antiguo taller textil. Una gran chimenea de ladrillos se levanta desde el interior de la manzana, enfrente de los jardines de Bacardí. También en este caso las vecinas se organizaron para detener el proyecto. Finalmente, tras meses de presión y de organización vecinal, el Ayuntamiento decidió suspender todas las licencias de cocinas fantasma durante un año a partir de mayo de 2021 [9].



NOTAS

- 6 Esta es una tipología extendida por Deliveroo en Londres desde 2015. A menudo, estos contenedores de mercancías se instalan en aparcamientos como el de la A1261 en Blackwall, en el distrito financiero de Canary Wharf.
- 7 Verónica Soto, «No a las macro cocinas fantasma en zonas residenciales», Change.org. <https://www.change.org/p/no-a-las-macro-cocinas-fantasma-en-zonas-residenciales> [consulta: 14 de agosto de 2021].
- 8 Michael Mcloughlin, «Piquetes vecinales contra las cocinas fantasma: la guerra del 'delivery' explota en BCN», elconfidencial.com, marzo de 2021. https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2021-03-18/cocinas-fantasma-barcelona-crisis-ayuntamiento-normativa_2996243/
- 9 Pau Rodríguez, «Colau suspende durante un año las licencias de 'cocinas fantasma' en Barcelona para controlar su proliferación», EIDiario.es, 26 de marzo de 2021. https://www.eldiario.es/catalunya/colau-congela-licencias-macrococinas-fantasma-controlar-proliferacion_1_7349275.html



Antigua carpintería en Sant Martí. Proyecto de dark kitchen parado por la plataforma de Vecinos Afectados por las cocinas fantasma / Gerard Ortín Castellví

RUTA
OPACA

OFICINAS DE GLOVO

Durante la pandemia, la creciente demanda de comida a domicilio ha acelerado el crecimiento y la expansión de las denominadas «plataformas austeras» dentro de este sector. Las plataformas austeras son plataformas digitales (como Airbnb o Uber) que intentan reducir al mínimo sus activos y obtener los máximos beneficios a partir del recorte de costes [10]. Sin embargo, tal definición cada vez se hace más difícil de mantener: las cocinas fantasma son una nueva forma de capital fijo que se suma a su principal y más valioso activo, los datos. Aunque a diferencia de los datos, y como se ha visto en ocasiones recientes, las cocinas pueden ser objeto de piquetes, tanto de vecinas afectadas como de *riders* que reclaman condiciones de trabajo dignas [11].

La mayoría de plataformas experimentan pérdidas económicas para posibilitar una rápida expansión que atraiga a inversores de capital riesgo. De este modo, el precio de cada pedido a domicilio no se corresponde con el coste real de la infraestructura material y de trabajo que la posibilita, lo que explica que durante el confinamiento algunas de estas empresas advirtieran de grandes pérdidas económicas e incluso de un inminente riesgo de colapso, a la par que se expandían y crecían visiblemente, con *riders* invadiendo todos los rincones de nuestras ciudades.

Las plataformas austeras poseen grandes conjuntos de datos sobre las preferencias de los consumidores: ¿hay más demanda de pizzas los viernes o los sábados por la noche?, ¿en qué zonas se consume qué?, ¿en qué momentos específicos y por parte de qué perfil de clientes? Esta información se oculta habitualmente a los restaurantes y es monopolizada por las aplicaciones digitales y sus propietarios. Los conjuntos de datos atraen a otro tipo de inversores: en manos de gigantes



CÓMO LLEGAR



AUDIO



como Amazon, que poseen amplios conjuntos de datos provenientes de otros sectores, estos *datasets* se convierten en una de las mercancías más poderosas de la economía de plataformas [12].

La ampliación de la misión consiste en «la expansión de un proyecto o misión más allá de sus objetivos originales, a menudo después de tener éxito inicial» [13]. Así, cuando la comida y su distribución se vuelven un subterfugio para el comercio de datos y su financierización, la misión original de tales plataformas austeras se aleja de sus supuestos objetivos iniciales. Esta «ampliación» forma parte de una lógica recurrente del régimen agroalimentario corporativo, en el que el monopolio de los datos juega un papel clave. En los años ochenta, la socióloga Harriet Friedmann definía los regímenes alimentarios (*food regimes*) como aquellos sistemas en que la agricultura determina y configura el desarrollo de la economía capitalista [14]. La intensificación y el uso de nuevos algoritmos que gestionan la producción, distribución y el consumo de comida, sugieren el advenimiento de nuevos regímenes alimentarios, agrilogísticos, que son a la par regímenes de producción, distribución y consumo de datos.



NOTAS

- 10 Nick Srnicek, *Platform Capitalism (Theory Redux)*, Cambridge, Polity Press, 2017, p. 93.
- 11 Su precedente son los piquetes en las *dark kitchens* de Hover durante las huelgas de *riders* de Deliveroo en noviembre de 2017 en Brighton, descritos por Callum Cant en el libro *Riding for Deliveroo: Resistance in the New Economy*, Cambridge, Polity Press, 2019, p. 196.
- 12 «UK U-Turn Allows Amazon to Invest in Deliveroo», BBC News, 24 de junio de 2020, sec. «Business».
<https://www.bbc.com/news/business-53169889>
- 13 «Ampliación de la misión» en Wikipedia:
https://es.wiki2.wiki/wiki/Mission_creep [consulta: 13 septiembre 2021].
- 14 Harriet Friedmann y Philip McMichael, «Agriculture and the State System: The Rise and Fall of National Agricultures, 1870 to the Present», *Sociologia Ruralis* 29 (1989), p. 93-117; Mark Tizley, *Political Ecology, Food Regimes, and Food Sovereignty. Crisis, Resistance, and Resilience*, Coventry, Palgrave Macmillan, 2018.



Bicicleta eléctrica y mochila de rider / James Crane
<https://flic.kr/p/2i7qpJv> CC BY 2.0

LEY RIDER

En agosto de 2020 entró en vigor el Real Decreto-ley 9/2021 que modificaba el Estatuto del Trabajador, más conocido como la «ley rider». La reacción inmediata de Deliveroo no se hizo esperar: anunció que dejaba de operar en el país. Además de obligar a regularizar y contratar a los repartidores, que antes eran falsos autónomos, la ley fuerza a las empresas a informar de los «parámetros, reglas e instrucciones en los que se basan los algoritmos o sistemas de inteligencia artificial que afectan la toma de decisiones que pueden incidir en las condiciones de trabajo, el acceso y mantenimiento del empleo, incluida la elaboración de perfiles» [15]. La mayoría de repartidores consideran la ley insuficiente y perjudicial, denuncian que la regularización da lugar a la entrada de nuevos actores, por ejemplo a empresas de logística subcontratadas operando de forma sistematizada como ETTs, que rebajan los sueldos medios de los repartidores e inician una nueva fase de precarización. También denuncian que las empresas han contratado solo un porcentaje muy bajo de riders (Glovo, tan solo un 20%), modificando el funcionamiento de las aplicaciones para poder mantener el resto de la plantilla como autónomos dentro del marco legal. Además, las nuevas modificaciones de la aplicación incentivan a los riders que realizan más entregas, dándoles la posibilidad de cobrar más dinero por cada entrega, lo cual genera una fuerte competitividad entre la plantilla.

Lejos del paradigma liberal del trabajador como «jefe de sí mismo» que promueven las plataformas digitales, los algoritmos han servido para ejercer control sobre los riders y, en ocasiones, despedirlos si no hacen un mínimo de pedidos. Aunque insuficiente, la ley supone un precedente en el derecho a hacer visibles los algoritmos a través de los cuales se generan sistemas de puntuación y perfiles de los trabajadores. Con la nueva ley, algunas empresas se irán sin dirimir responsabilidades por todas las irregularidades cometidas en los últimos años.



NOTAS

15 Boletín Oficial del Estado, 12 de mayo de 2021, núm. 113, p. 56737.

RUTA
OPACA

MONTJUÏC, EL PUERTO DE BARCELONA

Antiguamente, delante de los puertos se reunía cada mañana una muchedumbre de estibadores en busca de trabajo; hoy, frente a las *dark kitchens* los *riders* esperan la llegada de algún pedido. Existe una filiación del trabajo precario entre estibadores y *riders* en cuanto a la remuneración por tarea —hora o tonelada para los estibadores y carrera para los *riders*— y la incertidumbre, pero también en cuanto a las diferentes formas de organización sindical y reivindicaciones laborales como las iniciativas que han llevado a la elaboración de una ley rider [16].

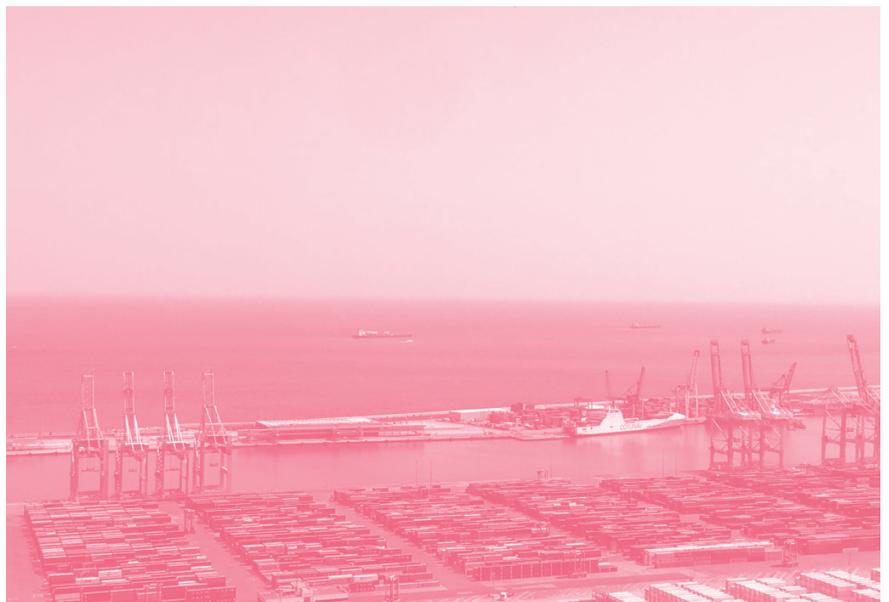
La última localización de la ruta es la Zona Franca del puerto de Barcelona. Desde el Mirador del Mediodía pueden verse los barcos de carga amarrados, los contenedores apilados y el vaivén de «toros» cargando y descargando.



CÓMO LLEGAR



AUDIO



Puerto de Barcelona / Guillem Serrahima Solà

Dentro de los contenedores se transportan alimentos manufacturados, grano, vegetales, conservantes, *tupperwares*, bolsas de plástico, palillos y *microtupperwares* para salsas, entre tantas otras mercancías. Según las estadísticas del puerto de Barcelona, cada mes se mueven 12.474.665 toneladas de productos agroganaderos y alimentarios provenientes de todo el mundo.

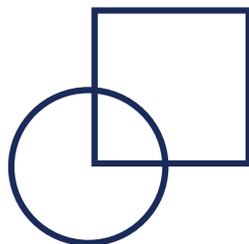
Como señalan varias pensadoras contemporáneas, el proceso de globalización manufacturera iniciado en la segunda mitad del siglo XX es inseparable de la contenerización como modelo de gestión y logística de los flujos de mercancías fruto de la deslocalización de los medios de producción del Norte Global al Sur Global [17]. Si la opacidad de los contenedores remite al ángulo ciego de la producción en las fábricas del Sur Global, la opacidad de las cajas de los *riders* remite a la opacidad de las cocinas fantasma. Se hace evidente, así, que las cadenas de suministro contemporáneas no son tan solo logística de mercancías y de datos, sino también logística de la percepción.



NOTAS

16 Callum Cant, *Riding for Deliveroo*, Cambridge, Polity Press, 2019.

17 Veáanse Anna Tsing, «Supply Chains and the Human Condition», *Rethinking Marxism*, 2009, 21:2, p. 147-176; Jeff Kinkle y Alberto Toscano, *Cartographies of the Absolute*, Zero Books, Londres, 2015.



ITINERARIOS SIMBIÓTICOS

RUTA OPACA

Itinerario #04 — Martes 28 de septiembre de 2021

Un proyecto del CCCB

CCCB Centre de Cultura
Contemporània
de Barcelona

Con la colaboración de



Intervención sonora:
Jaume Ferrete Vázquez

Agradecimientos:
Verónica Soto Labrin, Laura Llaneli

www.cccb.org